Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11487**

19. Wahlperiode 11.07.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/11136 –

Umsetzung Masterplan Binnenschifffahrt

Vorbemerkung der Bundesregierung

Am 14. Mai 2019 stellte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer zusammen mit Vertretern aus der Branche den Masterplan Binnenschifffahrt vor. Der Plan enthält 90 Maßnahmen und soll Engpässe in der Infrastruktur beseitigen und schließlich die Attraktivität der Branche erhöhen. Nach Auffassung der Fragesteller leistet der Masterplan damit einen wichtigen Beitrag, den Verkehrsträger Binnenschiff zu stärken. Deswegen ist es zu begrüßen, dass Bundesminister Andreas Scheuer während der Vorstellung des Masterplans verlautbaren ließ, dass sich ein erheblicher Teil der Maßnahmen bereits in der Umsetzung befindet.

Dennoch befinden sich nach Ansicht der Fragesteller an einigen Stellen des Masterplans vage Aussagen, während bei anderen Verkehrsträgern Tatsachen geschaffen werden. Die Regierungsfraktionen fordern die Bundesregierung ausdrücklich zur Stärkung der Schiene auf. Das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ sei bis zum 1. September 2019 „gegenüber anderen vorhandenen Programmen abzugrenzen und finanziell zu sichern“ (Bundestagsdrucksache 19/9918). Dem Rechnung tragend, will die Bundesregierung im Haushaltsjahr 2020 eine halbe Mrd. Euro für Entwicklung und Forschung für die Bahn bereitstellen (www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/milliardenprogramm-fuer-schienen-gueterverkehr/). Währenddessen will das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Masterplan Binnenschifffahrt lediglich prüfen, ob „die Notwendigkeit und ggf. die Ausrichtung eines konkret auf die Binnenschifffahrt ausgerichteten Forschungsprogramms“ (Masterplan Binnenschifffahrt, S. 15) besteht. Im Jahr 2019 wurden die Befahrensabgaben für Binnenschiffe gestrichen. Damit sollte eine Wettbewerbsverzerrung zwischen Schiene und Wasserstraße aufgehoben werden, da zuvor die Trassenpreise der Bahn halbiert wurden. Eine ähnliche Ungleichbehandlung der Verkehrsträger besteht nach Ansicht der Fragesteller wieder bevor. Darüber hinaus stehen im Masterplan Binnenschiff an insgesamt 17 Stellen weitere Prüfaufträge. Genaue Zeitangaben fehlen jedoch, weshalb aus Sicht der Fragesteller der Eindruck der Intransparenz entsteht.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 9. Juli 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Begrüßenswert ist aus Sicht der Fragesteller die Weiterentwicklung des Förderprogramms nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen. Da das ursprüngliche Förderprogramm Ende 2019 ausläuft, gilt es wichtige Fragen zu klären. Neben der inhaltlichen Ausgestaltung und weiteren Haushaltsmitteln für die Förderrichtlinie ist besonders die Notifizierung bei der Europäischen Kommission entscheidend.

1. Welche Maßnahmen des Masterplans Binnenschifffahrt befinden sich bereits in der Umsetzung?

Der Masterplan Binnenschifffahrt enthält zahlreiche Maßnahmen die bereits eingeleitet wurden bzw. sich in der Umsetzung befinden.

Handlungsfeld 1: Maßnahmen zur Herstellung einer bedarfsgerechten Infrastruktur

- Erforschung der durch Klimaveränderungen bedingten Verwundbarkeiten und der Infrastruktur und Entwicklung von Anpassungen.
- Richtlinie zur Förderung von umweltfreundlicher Bordstrom- und mobiler Landstromversorgung für See- und Binnenschiffe.
- Förderung innovativer Projekte zur Realerprobung umweltfreundlicher Bordstrom- und mobiler Landstromversorgungssysteme.
- Prüfung unter welchen Bedingungen Building Information Modeling (BIM) bei der Planung und Realisierung von öffentlichen Großprojekten an den Bundeswasserstraßen ab Ende 2020 angewendet werden kann.
- Pilotprojekt zur Bereitstellung von Landstromtankstellen für Binnenschiffe im westdeutschen Kanalnetz.
- Gespräche mit Frankreich und Luxemburg zwecks Aufhebung der Abgabenpflicht auf der Mosel.

Handlungsfeld 2: Maßnahmen für eine umweltfreundlichere und wettbewerbsfähige Flotte

- Fortsetzung des Förderprogramms zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen.
- Novellierung der Förderrichtlinie zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen.
- Alternative Antriebstechnologien für die Wasserfahrzeuge der WSV.
- Der Bund arbeitet daran, neue nachhaltige Antriebstechnologien schneller in das europäische Regelwerk zu integrieren.
- Wissenschaftliche Untersuchung, ob die Einführung eines Energy Efficiency Design Index (EEDI) und eines korrelierenden Energy Efficiency Operability Index (EEOI) in der Binnenschifffahrt praktikabel sind.
- Beauftragung der BfG mit dem Projekt „Ermittlung und Bewertung der von der Schifffahrt auf Bundeswasserstraßen ausgehenden Luftschadstoffemissionen und -immissionen“.

Handlungsfeld 3: Maßnahmen zur Bewältigung der digitalen Herausforderungen

- Das BMVI fördert den Aufbau eines digitalen Testfeldes im Hamburger Hafen.
- Das BMVI fördert ein Projekt zur automatisierten und autonomen Binnenschifffahrt auf der Spree-Oder-Wasserstraße.

Handlungsfeld 4.: Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt in der multimodalen Transportkette

- Das BMVI hat im Rahmen des Förderprogramms Innovative Hafentechnologien (IHATEC) ein Projekt zur Weiterentwicklung einer Software für die Koordination von Binnenschiffen im Hamburger Hafen gefördert.
- Das BMVI hat im VEMGAS-System, dem elektronischen Antrags- und Genehmigungsverfahren für Groß- und Schwertransporte, bereits das digitale routingfähige Verkehrsnetz der Bundeswasserstraßen zur Verfügung gestellt.

Handlungsfeld 5: Maßnahmen zur Sicherung des Fachkräftebedarfs in der Binnenschifffahrt

- Die Empfehlungen aus der Evaluierung der Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt werden in die Novellierung der ab dem 1. Januar 2020 geltende Förderrichtlinie einfließen.
- Das BMVI hat am 28. Mai 2019 den Bescheid zur Förderung der Anschaffung der erforderlichen Hard- und Software für einen neuen Flachwasserfahrsimulator an die Stadt Duisburg übergeben.

2. Welche ordnungspolitischen Maßnahmen wird die Bundesregierung prüfen, um den vorrangigen Sondertransport auf der Wasserstraße zu unterstützen?

3. Wird die Bundesregierung in diesem Zusammenhang prüfen, ob die Verwaltungsvorschrift zu § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung angepasst werden muss, sodass Verlader nicht mehr selber entscheiden, mithilfe welchen Verkehrsträgers ein Schwertransport durchgeführt wird?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Mit dem Masterplan Binnenschifffahrt wurde ein klares Bekenntnis zu einer stärkeren Entlastung der Straße durch Verlagerung von Verkehr auf die Wasserstraße abgegeben. Wie im Masterplan als mittelfristige Maßnahme vereinbart, werden zur Verlagerung der Großraum- und Schwerlasttransporte auf die Wasserstraße bzw. vorrangigen Transport auf der Wasserstraße alle ordnungspolitischen Maßnahmen geprüft.

4. Anhand welcher Kriterien entscheidet sich, ob es ein für die Binnenschifffahrt zugeschnittenes Forschungsprogramm geben wird?

5. Warum wird es ein Forschungsprogramm für die Bahn geben, während dies beim Binnenschiff lediglich geprüft wird?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung unterstützt vorwettbewerbliche Technologieentwicklungen, die die Reduzierung der Emissionen bei See- und Binnenschiffen zum Ziel haben: Das Querschnittsthema „MARITIME.green: Umweltschonende maritime Technologien“ ist eines von vier zentralen Förderthemen des Maritimen Forschungsprogramms. Im Förderschwerpunkt „MARITIME.green Propulsion“ werden alternative Antriebe und Maßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes angereizt. Das Maritime Forschungsprogramm des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie setzt bei der Entwicklung wettbewerbsfähiger

Technologien an, die in einer späteren Umsetzung für die Ausrüstung und Umrüstung von Schiffen vorgesehen sind. Die Reduktion des Schadstoffausstoßes (sowohl von See- als auch) von Binnenschiffen ist ein erklärtes Ziel des Querschnittsthemas „MARITIME.green: Umweltschonende maritime Technologien“ im Forschungsprogramm. Im gesamten Maritimen Forschungsprogramm stehen jährlich ca. 40 Mio. Euro zur Verfügung, die anteilig für die grüne Binnenschifffahrt in Anspruch genommen werden können.

Darüber hinaus wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) die Notwendigkeit und ggf. die Ausrichtung eines konkret auf die Binnenschifffahrt ausgerichteten Forschungsprogramm prüfen.

6. Welche Rolle spielt das Binnenschiff nach Ansicht der Bundesregierung für die Einhaltung der Klimaziele?

Das Binnenschiff ist eine effiziente und leistungsfähige Alternative zum Lkw. Eine weitere Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Wasserstraße trägt dazu bei, dass trotz Steigerung der Transportleistung die transportbedingten Emissionen sinken können.

7. Welche klimapolitischen Gesichtspunkte wurden im Masterplan Binnenschifffahrt berücksichtigt?

Der Masterplan Binnenschifffahrt berücksichtigt das im Klimaschutzplan 2050 definierte klimaschutzpolitische Ziel der Bundesregierung, bis 2050 eine weitgehende Treibhausgasneutralität anzustreben. Für den gesamten Verkehrssektor sollen die CO_2-Emissionen bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber dem Basisjahr 1990 reduziert werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 4 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7510 verwiesen.

8. Wie wird die Bundesregierung mit dem Investitionsrahmenplan die Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen an den Bundeswasserstraßen transparent darstellen?

Im Investitionsrahmenplan (IRP) werden neben den Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans auch die Ersatzinvestitionsmaßnahmen für die Wasserstraße im Einzelnen dargestellt, die sich aus der Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen ergeben haben.

9. Wann wird das Vorschaltgesetz kommen, in dem Projekte identifiziert werden, die später durch Maßnahmengesetze umgesetzt werden sollen?

10. Bei welchen Projekten wird geprüft, ob sie Teil des Vorschaltgesetzes sind, in welchem die Projekte für spätere Maßnahmengesetze identifiziert werden?

11. Welche konkreten Projekte wird die Bundesregierung prüfen, um diese mittels eines Maßnahmengesetzes umzusetzen?

Die Fragen 9 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Referentenentwurf des BMVI zu einem Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Vorschaltgesetz) wird derzeit erarbeitet.

Im Masterplan Binnenschifffahrt wurde bereits das Projekt „Abladeoptimierung der Fahrrinnen des Mittelrheins“ als konkretes Projekt benannt.

12. Wie wird die Bundesregierung gewährleisten, dass es keine Förderlücke für die nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen ab dem 1. Januar 2020 gibt?

Die Bundesregierung arbeitet zurzeit an einer Novellierung der Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung der Binnenschifffahrt, die zum 1. Januar 2020 in Kraft treten soll und bis zum 31.Dezember 2020 befristet sein wird.

13. In welcher Höhe plant die Bundesregierung, die nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen zu fördern (bitte in Prozent angeben)?

Ab dem 1. Januar 2020 kommen Umweltschutzbeihilfen gemäß Artikel 36 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) mit einem Fördersatz von 40 Prozent der beihilfefähigen Ausgaben und Investitionsbeihilfen für Energieeffizienzmaßnahmen gemäß Artikel 38 AGVO mit einem Fördersatz von 30 Prozent der beihilfefähigen Ausgaben zur Anwendung. Bei Zuwendungen für kleine Unternehmen werden die genannten Fördersätze um 20 Prozentpunkte und bei Zuwendungen für mittlere Unternehmen um zehn Prozentpunkte erhöht. Mit diesen Fördersätzen schöpft das Förderprogramm Nachhaltige Modernisierung von Binnenschifffahrt bereits seit Juli 2015 die Beihilfehöchstintensitäten der geltenden AGVO maximal aus.

14. Wie gedenkt die Bundesregierung, die Weiterentwicklung des Förderprogramms Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen aus dem Bundeshaushalt für das Jahr 2020 zu finanzieren?

Im Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2020 sind 6 Mio. Euro für das Förderprogramm Nachhaltige Modernisierung von Binnenschifffahrt angesetzt. Die Bundesregierung plant, den Haushaltstitel ab dem Jahr 2021 auf 10 Mio. Euro jährlich aufzustocken.

15. Ist nach Einschätzung der Bundesregierung eine Notifizierung bei der Europäischen Kommission der Weiterentwicklung des Förderprogramms Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen nötig?

Nein.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333